Deutscher Bundestag **Drucksache 17/700**

17. Wahlperiode 11. 02. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/565 –

Wettbewerbsbedingungen des Schienenverkehrs in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Deutschland ist das einzige Land in Europa, das bei Bahntickets ab 50 km den vollen Mehrwertsteuersatz erhebt. Auch bei internationalen Fahrkarten ist für den deutschen Streckenteil der volle Mehrwertsteuersatz fällig, während internationale Flugtickets von der Mehrwertsteuer völlig befreit sind. Damit wird der klimafreundliche Schienenverkehr im Vergleich zum Flugverkehr künstlich verteuert.

Die Bahnen zahlen – im Personen- wie im Güterverkehr – ausnahmslos für jeden auf der Schiene zurückgelegten Kilometer eine Schienen-Maut, während die Lkw-Maut auch weiterhin nur auf Autobahnen für Lkw mit mehr als 12 Tonnen Gesamtgewicht gilt. Der Fernbusverkehr ist bislang völlig von der Maut befreit.

Derzeit werden allein die elektrisch betriebenen Schienenbahnen sowohl durch die Stromsteuer als auch durch den Emissionshandel belastet. Obwohl die Klimaschutzinstrumente grundsätzlich zu begrüßen sind, dürfen sie jedoch nicht dazu führen, dass ausgerechnet der Verkehrsträger mit einer der besten CO_2-Bilanzen durch die Doppelbelastung am stärksten zur Kasse gebeten wird.

Allein bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) macht die Stromsteuer nach Angaben des Konzerns über ein Drittel der Abgaben und Steuern auf Energie in Höhe von rund 380 Mio. Euro aus.

Im Gegensatz zum elektrisch betriebenen Schienenverkehr sind die CO_2-Emissionen aus dem Straßen- und Luftverkehr aktuell nicht vom Handel erfasst. Ab 2013 drohen mit der vollständigen Versteigerung der Emissionsrechte für die Erzeugung von Bahnstrom dem Schienenverkehr Mehrkosten in Höhe von über 300 Mio. Euro. Das Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) kommt zu dem Schluss, dass die Bahn gezwungen sein wird, die steigenden Kosten auf die Fahrpreise zu überwälzen. Dadurch könnte die Deutsche Bahn AG jährlich rund 2,5 Millionen Bahnkunden verlieren. Zwar soll auch der Flugverkehr ab 2012 in den Handel einbezogen werden. Allerdings sind die Minderungsvorgaben weit weniger anspruchsvoll.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 9. Februar 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Hinzu kommt, dass der Schienenverkehr in Deutschland durch die geplante Zulassung von Busfernlinien entsprechend einer Änderung des § 13 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) einen Konkurrenten auf der Straße bekommen soll.

Auch will die französische Staatsbahn SNCF über ihre Tochterfirma Keolis der DB AG mit eigenen Schienenfernverbindungen von Frankfurt nach Hamburg und Berlin Konkurrenz machen. Auch wenn Wettbewerb grundsätzlich zu begrüßen ist, ist zu beachten, dass Frankreich trotz entsprechender EU-Vorgaben hohe protektionistische Hürden errichtet, um den dortigen Zugverkehr vor ausländischer Konkurrenz zu schützen.

1. Hat die Bundesregierung überhaupt das Ziel, den Marktanteil des Schienenverkehrs am Gesamtmarkt zu steigern?

2. Aus welchen Gründen ist das Ziel, den Marktanteil des Schienenverkehrs zu steigern, im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP nicht ausdrücklich erwähnt?

17. Welche Ziele setzt sich die Bundesregierung für die nächsten Jahre bezüglich der Erhöhung des Anteils des Schienengüterverkehrs in Anbetracht der Tatsache, dass die französische Regierung erhebliche Investitionen in den Ausbau des Schienenverkehrs tätigt, um den Marktanteil des französischen Schienengüterverkehrs bis zum Jahre 2022 auf 25 Prozent zu steigern?

Die Fragen 1, 2 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung setzt sich – entsprechend dem Koalitionsvertrag – für eine weitere Verlagerung von Verkehr auf die Schiene ein, wo immer dies sinnvoll ist.

3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung z. B. aus der Kommentierung des Koalitionsvertrages durch „Allianz pro Schiene“, wonach es der Koalitionsvereinbarung der Regierungsparteien in der Verkehrspolitik „an Geist, Phantasie und klaren Zielen“ fehle und beim Thema Bahn die neue Bundesregierung lediglich eine Zuschauerrolle einnähme?

4. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung z. B. aus der Kommentierung des Koalitionsvertrages durch den Verband der Bahnindustrie, wonach angesichts der dringend gebotenen klimapolitischen Wende sowohl das klare Bekenntnis zur Schiene als auch ein überzeugendes verkehrspolitisches Gesamtkonzept fehle?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung äußert sich grundsätzlich nicht zu Kommentierungen des zwischen CDU, CSU und FDP geschlossenen Koalitionsvertrages durch Verbände.

5. Was bedeutet die im Koalitionsvertrag zu findende Erklärung, dass die Bundesregierung das Unternehmen Deutsche Bahn AG in seiner positiven Entwicklung begleiten wird?

6. Verbergen sich dahinter konkrete Maßnahmen?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Erklärung im Koalitionsvertrag, dass die Bundesregierung das Unternehmen Deutsche Bahn AG (DB AG) in seiner positiven Entwicklung begleiten wird, steht im Zusammenhang mit dem vorangehenden Satz. Danach will die Bundesregierung die 1994 erfolgreich begonnene Bahnreform weiterführen. Sobald der Kapitalmarkt dies zulässt, wird – entsprechend dem Auftrag aus dem Koalitionsvertrag – eine schrittweise und ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistikbereiche eingeleitet. Ein Zeitpunkt hierfür ist derzeit nicht absehbar.

7. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Wettbewerbsbedingungen der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu verbessern?

Die Bundesregierung stellt Schieneninvestitionsmittel auf hohem Niveau zur Verfügung. Darüber hinaus fördert die Bundesregierung den Wettbewerb auf der Schiene u. a. durch eine Überarbeitung des Regulierungsrahmens im Allgemeinen Eisenbahngesetz.

8. Wie steht die Bundesregierung zu einer Reduzierung des Mehrwertsteuersatzes auf 7 Prozent auch im Fernverkehr?

Die Einführung des ermäßigten Umsatzsteuersatzes für den Personenfernverkehr ist von der Bundesregierung derzeit nicht beabsichtigt.

9. Welche Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen erwartet die Bundesregierung bei einer Reduzierung des Mehrwertsteuersatzes auf die Fahrpreise?

   Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wie hoch der zu erwartende Passagieranstieg sein wird?

10. Wenn nein, plant die Bundesregierung hierzu entsprechende Untersuchungen?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Zahlen über mögliche Auswirkungen eines ermäßigten Mehrwertsteuersatzes auf die Fahrgastzahlen liegen nicht vor. Es ist aktuell keine Untersuchung geplant.

11. Gibt es Pläne der Bundesregierung, den elektrifizierten Schienenverkehr von der Stromsteuer zu befreien oder zumindest zu entlasten?

Derzeit beabsichtigt die Bundesregierung nicht, die Stromsteuer für den Schienenverkehr zu verändern.

12. Plant die Bundesregierung ein Ausgleich für die Belastung des Schienenverkehrs durch die dritte Stufe des Emissionshandels oder die Förderung von Investitionen in Anlagen zur Erzeugung von Bahnstrom aus erneuerbaren Energien?

Die Bundesregierung plant derzeit keine derartigen Ausgleichs- und Fördermaßnahmen.

Die Fragen der Energieversorgung des elektrisch betriebenen Schienenverkehrs sind eine unternehmerische Aufgabe der DB AG. Aufgrund ihrer nationalen, EU-weiten und weltweiten Bemühungen zur Reduktion der CO_2-Emissionen

steht die Bundesregierung allerdings mit der DB AG in einer kontinuierlichen Diskussion über den künftigen Strommix im elektrisch betriebenen Schienenverkehr.

13. Aus welchen Gründen plant die Bundesregierung eine Zulassung der Busfernlinien entsprechend einer Änderung des § 13 PBefG, obwohl bereits durch das bestehende Genehmigungsverfahren ein ergänzender Fernbusverkehr möglich ist, wo die Zugverbindungen nicht ausreichen?

Nach der geltenden Regelung sind die Eisenbahnen vor einer Konkurrenz durch Omnibusse geschützt, wenn die angebotene Verkehrsbedienung ausreichend ist. Ziel der Koalitionsvereinbarung ist es, im Fernverkehr den Wettbewerb zwischen Eisenbahnen und Omnibussen zu ermöglichen und damit den Kunden eine Wahlfreiheit zwischen diesen Verkehrsmitteln einzuräumen. Damit kann auch den Personen, die bisher mit dem eigenen Pkw oder als Mitfahrer gereist sind, neben der Bahn eine umweltfreundliche Beförderungsalternative angeboten werden.

14. Welche Auswirkungen auf den Schienenverkehr erwartet die Bundesregierung durch eine generelle Zulassung der Fernbusverkehre?

Die Bundesregierung erwartet, dass im direkten Wettbewerb um den Kunden insbesondere der Fahrpreis und die Angebotsqualität entscheiden werden, in welchem Umfang die Kunden von den Beförderungsangeboten Gebrauch machen. Konkrete Angaben zu den Auswirkungen auf den Schienenverkehr liegen noch nicht vor.

15. Teilt die Bundesregierung die Ansicht des Verkehrsclubs Deutschland e. V., dass bei einer Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs zwecks eines fairen Wettbewerbes auch für Fernbusse eine Straßen-Maut zu erheben ist?

Die Bundesregierung wird prüfen, ob ergänzende Maßnahmen bei einer Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs zu ergreifen sind, um einen fairen Wettbewerb zwischen Bahn- und Busverkehren zu gewährleisten.

16. Welche Initiativen plant die Bundesregierung, um eine Marktöffnung in Frankreich für den ausländischen Schienenverkehr zu erreichen?

Die Bundesregierung unterstützt die Bemühungen der Europäischen Kommission, freie Eisenbahnmärkte in der gesamten Europäischen Union zu schaffen. Dies bedeutet neben der rechtlichen Gewährung des freien Netzzugangs einschließlich dessen effektiver Überwachung durch nationale Regulierungsbehörden auch die Entwicklung von wirksamem Wettbewerb. Primäres Ziel der Bundesregierung ist es, neben der bereits erreichten vollständigen europaweiten Netzöffnung im Güterverkehr auch im Personenverkehr konkrete Fortschritte bei der Liberalisierung (nationale Fern- und Nahverkehre) zu erzielen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333